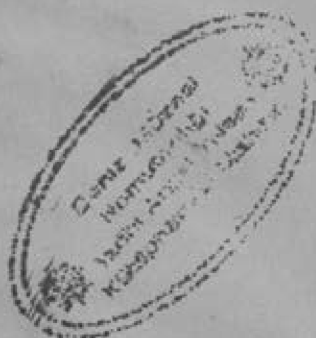
Ordu ve donanmanın müşterek hareketı

YAZAN
E. Kaymakam
Bahattin







1935

336 sayılı Deniz mecmuasının lâhikasıdır.

Yazan
E. Kaymakam
Bahattin

Ordu ve donanmanın müşterek harekâtı

1927 senesinde Fransa Harp akademisinde kara ve deniz akademisi son sınıflarının iştirakile bir deniz harp oyunu yapılmıştı. Bu münasebetle bu mevzu hakkında verilen konferanslara ait notlarımdan istifade ederek bu makaleyi yazdım. Silâh arkadaşlarım için faydalı olacağını ümit ederim.

Bu makalede bir dost sahilden diğer bir dost sahile yapılan nakliyat ile iştigal edilmiyecektir. Daha ziyade bir düşman sahiline asker çıkarmak maksadile yapılan nakliyat ve bizzat çıkarma tetkik edilecektir.

Tarih, deniz ve kara ordularının bu müşterek harekâtile doludur. İngiltere bugünkü cihana şamil siyasî mevkiini bu suretle kazanmıştır. Fransızlar 1692 den 1805 senesine kadar 12 defa ingiltere sahillerine ihraç teşebbüsünde bulunmuşlardır. Osmanlı imparatorluğu Akdeniz ve Karadenizdeki bütün fütûhatında denizden çok istifade etmiştir. Bütün müstemleke istilâları hep bu müşterek harekât ile yapılmıştır. 1860 Çin seferi, Kırım seferi, İspanya - Amerika harbi ve Rus - Japon harbi bu hususta büyük misallerdir. 1914 - 1918 dünya harbinde itilâf devletleri Alman müstemlekelerini bu suretle zaptetmişlerdir. Almanlar 1915 - 1916 - 1917 de Baltık denizinde asker çıkarmışlardır. İtilâf orduları Mezepotamyaya, Çanakkaleye, Selâniğe denizden gelmişlerdir. Ostende, Zeebrugge ye karşı yapılan harekât ta bu nevidendir. Denize hâkim olan bir devletin elinde bu müşterek harekât çok korkunç bir silâhtır. Büyük harbin bidayetinde Çanakkaleye yapılması muhtemel bir asker çıkar-

masına karşı ne kadar büyük kuvvetlerimiz bağlanıp kalmıştı. 1809 senesinde İngilizlerin Wolchereu harekâtı bir ademi muvaffakıyet olmakla beraber yine büyük neticeler temin etmişti. Napeléonun « Gemilere bindirilmiş 30,000 kişi ile ingilizler 300,000 kişilik bir ordumu felce uğrattılar » dediği meşhurdur.

Bütün vekayiin tetkiki deniz harekâtının ehemmiyetini göstermeğe kâfidir.

Bu müşterek harekât üç maksatla yapılır:

1 — Henüz kendisile harp halinde bulunulmıyan zayıf bir devlet üzerinde siyasi bir tazyik yapmak gayesi takip edilir. Meselâ; rıhtım şirketinin Sultan Hamit hükûmetinden istediği paranın verilememesinden dolayı fransızlar 7 - II. Teşrin - 1901 de Midilliyi işgal etmişler ve gümrük ile telgrafhaneye vazıyet eylemişlerdi. İtalyanların 1923 senesinde Korfoyu işgal etmelri de bunun aynıdır.

2 — Askerî bir gaye ile yapılır. Bu da ya 1904 Rus - Japon seferinde Mançurinin işgali gibi doğrudan doğruya harbin hedefini teşkil eder, yahut umumî harekâtın içinde bir kısım teşkil eder. Çanakkale, Mezopotamya ve Selânik çıkarmaları gibi. Veyahut fransızların Kumkaleye yaptıkları gibi bir gösterişten ibaret olur.

3 — Tamamen denizciliğe ait bir maksat için yapılır. Bunun için muhtelif gayeler takip edilebilir. Bir üssübahriye iltica etmiş olan düşman donanmasının tahribi - Porartora karşı japonların harekâtı -; bir üssübahrinin düşman için gayrı kabili istifade bir hale getirilmesi - 1918 de Ostende - Zeebrugge de yapıldığı gibi -; düşmanın hassas bir noktasına yakın bir hava veya deniz üssünün elde edilmesi - müstakbel bir harpte İmroz ve Bozcaada -, taarruz edemiyeceğimiz veya etmek istemediğimiz kuvvetli müdafaa tesisatı içine saklanmış bir düşman donanmasını yemlemek veya muharebeden çekinen bir donanmayı harbe icbar etmek için yapilan nümayişler gibi - Büyük harpte almanların İngiliz sahillerine yaptıkları akınlar buna kısmen bir misal teşkil eder.

Bu üç tasnif biraz nazaridir. Bu üç nevi harekât daima birbirile karışıktır. Bazan sırf siyasî bir tazyik yapmak maksa-

dile icra edilen harekât tam askeri veya bahri bir harekete inkilâp edebilir.

Her ne şekilde olursa olsun kara ve deniz ordularile yapılan müşterek harekâtta yekdiğerinden farklı üç safha vardır:

1 — Harbin sevk ve idaresinden filen mes'ul olan hükûmet, asker çıkarılması icap eden mıntakayı intihap ederek buna karar verir. Alelekser siyasî meselelerle alâkadar olan bu asker çıkarılacak olan noktanın intihabı işi yalnız askerî makamata bırakılamaz. Bu devre « Sevkulceyşi safha » diyebiliriz.

2 — Hazırlık safhasıdır: Bu safhada hükûmet vâsıl olunacak hedefi tesbit eder. Vasıtaları taksim eder, kuvvei seferiye kumandanını tayin eder. bu esnada alâkadar vekâletler lâzımgelen malûmatı elde etmeğe çalışırlar. Ve harekâtın gizli kalması için icap eden tedbirleri alırlar.

3 — İcra safhasıdır: Bu safha çok geniştir. Birinci safha daha ziyade siyasi mülâhazalara zemin teşkil ettiğinden mevzu harici bırakılmıştır. Burada ancak hazırlık ve icra safhalarından bahsedilecektir.

Müşterek harekâtta deniz sınıfının umumi vazifesi:

Bu gibi harekâtta donanmanın vazifesi kara ordusunu yalnız taşımaktan ibaret değildir. Donanmaya şu vazifeler düşer:

a) Bindirme yerinde ve nakliyat kafilesinin sevkinde deniz emniyetini temin.

b) Az çok müdafaa edilen bir düşman sahiline kıtaatı çıkarmak Ve çıkarmayı korumak.

c) Çıkıldıktan sonra düşman arazisinde ilerlerken iaşe, cepane ve diğer malzemelerin naklini, yaralıların tahliyesini temin etmek.

d) Asker çıkarılan yerde veya civarında bir deniz üssü vücude getirmek.

e) Harekâtın devamı esnasında bu deniz üssü ile ana vatan arasındaki muvasalasını ve harekât ademi muvaffakıyete uğrarsa, kıtaatın tekrar gemilere binerek ana vatana veya başka bir yere naklini temin etmek.

Deniz hakimiyeti meselesi:

Zayıf bir donanma ile bu işlerin yapılmasına imkân yoktur. Harekâtın cereyanı esnasında bu harekâtla alâkası olan deniz veya denizler üzerinde esaslı bir hakimiyete lüzum vardır. Bu hakimiyetin büyük bir harekât esnasında bile mevzii olması kâfidir. İki düşmandan birinin kat'i bir deniz hakimiyetine mâlik olduğu pek nadirdir. Bu gibi harekât ekseriya iki tarafın da henüz kat'i hakimiyet temin edemedigi denizler üzerinde yapılacaktır. Bilhassa büyük harp denizaltı gemilerinin deniz hakimiyeti işini nekadar şüpheli bir vaziyete soktuğunu göstermiştir. Hele uçuş sahası artmış olan bombardıman ve torpito tayyarelerile bu hakimiyet istikbalde daha şüpheli bir şekle girecek ve deniz nakliyatile asker çıkarmalar daha müşkül olacaktır. Hattâ deniz hakimiyetini hava hakimiyetile beraber temin etmek mecburiyeti hâsıl olacaktır. Halbuki daimi bir hava hakimiyetinin temini çok müşküldür.

1904 - 1905 seferinde Japonlar kendi donanmalarına muadil bir rus donanması Poratorda iken Kora ve - Lia Toung - yarım adasına asker çıkarmağa başlamışlardır. Diğer taraftan ihmal edilmiyecek derecede kuvvetli bir kruvazör filosu da - Viladivostok - da bulunmakta idi. Asker çıkarmanın muvaffak olmasına rağmen rus donanmasının mevcudiyeti harekât üzerinde ağır tesirler yapmıştır.

Diğer taraftan hattâ mevzii bir deniz hakimiyeti temin edilmeden icra edilmiş ve muvaffak olmuş müşterek harekâtta vardır: (Kırım seferi). Filhakika bu sefer esnasında müttefikler Karadenize girdikleri vakit rus donanması, nakliye filosuna refakat eden müttefikler donanmasına muadil idi. Fakat rus donanmasının ataleti, muvaffakıyeti temin etmiş ve hattâ bu donanma Sıvastopolda batmıştır.

Düşman donanmasının mevcudiyeti halinde deniz nakliyatının nekadar büyük tehlikelere maruz kaldığını 1914 senesinde (Göben) ve Breslav) ın Akdenizde bulundukları zaman sebep oldukları endişeden pek âlâ anlayabiliriz. 1870 - 71 seferinde de aynı hal vaki olmuştu. Harbin ilânından birkaç gün evvel

prens Adalbert kumandasındaki Alman filosu - Plimot - limanından meçhul bir istikamete doğru hareket etmişti. Akdenizde yapılmakta olan nakliyat hesaplarını alt üst etmek için büyük bir şeye lüzum yoktu.

İspanya - Amerika harbinde, Amerikalılar İspanya donanmasını imha etmeden askerî nakliyat yapamıyacaklarını düşünmüşlerdi. Amiral Cervera filosunun İspanyadan hareketini haber alınca Nouvelle de gemilere yükletilmiş olan kıtaatın nakliyatını tadil etmişlerdi Ve bu suretle harp birkaç ay sürüncemede kalmıştı.

Harekâta başlamazdan evvel temini icap eden hakimiyetin derecesi nedir?

Bunun için umumî bir kaide söylenemez. Ademi muvaffakıyet halinde uğranılacak zayiatı muvaffakıyet imkânlarile karşılaştırmalı ve ona göre karar vermelidir. Bir akın mahiyetinde olan seri baskınlarda en kuvvetli bir düşman donanmasının vücude getirdiği gözetleme ağının içinden de geçileceği muhakkaktır.

Şimdi yukarda söylenilen safhaları tetkik edelim:

Hazırlık Safhası:

1 — Malûmat.

Hükûmet asker çıkarılacak mıntakayı intihap edince gayet itinalı ve mükemmel hazırlıklara ihtiyaç vardır. Ana vatanla hiç bir irtibatı olmıyan bir düşman sahile asker çıkarılacaktır.

Buraya tahsis edilecek kuvvetleri, bu kuvvetlerin muhtaç olduğu malzeme ve mühimmatın cins ve miktarını, bu malzemenin nasıl tertip ve nakliye gemilerine nasıl yerleştirileceğini, bu nakliye kafilelerinin cinsini, asker çıkarmak için lâzımolacak vasıtaların tip ve miktarını hususî bir itina ile tesbit edebilmek için asker çıkarılacak mıntaka ile tesadüf edilecek düşman hakkında çok şümullü malûmata malik olmak icap eder.

Asker çıkarılacak mıntakaya mensup mültecilerden alınan malûmatın dikkatle tevsik edilmesi lâzımdır. Alelekser mültecilerin, ahvali kendi arzu ettikleri gibi tasvir ettiklerini gösteren tarih misalleri çoktur. Fransızların İrlandaya karşı yaptıkları harekât ile rus ihtilâlinden sonra Yunanlıların rus Karadeniz

sahillerine, İngilizlerin - Morman - sahillerine yaptıkları harekâtın neticesi buna şahittir.

Mümkün olduğu kadar tesadüfe az şey bırakılmalı. Müdafaa tesisatı, düşman kuvvetlerinin maddi ve manevi ahvali, sivil ahalinin vaziyeti, memleketin arzettiği membalar, yollar iklim vesaire hakkında tam malûmat almağa ve vesaik toplamağa çalışmalıdır.

2 – Emir ve kumanda teşkilâtı:

Mahiyeti itibarile müşterek harekât ayni gayeye çalışan deniz ve kara orduları tarafından yapılır. Burada çok mühim bir mesele meydana çıkar. Bu öyle bir meseledir ki birden kestirip atmağa imkân yoktur. Her vaziyete göre yeni bir hal tarzı bulmak mecburiyeti vardır. Harekâtın idaresini donanma kumandanı mı yoksa kara kıtaatı kumandanı mı deruhde etsin?.. Tabii burada deniz ve kara kumandanı diyince bu harekâtın icra edildiği sahadaki kumandanlar murat edilmektedir.

Mesele zannedildiğinden çok mühimdir. Hazırlık devrinden itibaren deniz ve kara noktai nazarından mes'uliyetler birbirine karışır. İcra safhasında ise bu karışıklık artar. Asıl asker çıkarılacak noktanın tayini, asker çıkarılmağa başlanacak zaman ile çıkarma şekli, donanmanın karaya çıkacak olan askere yapacağı yardım, açık denizden gelecek bir düşmana karşı deniz kuvvetlerinin karşı koyması, bazı ihtimaller karşısında harekâttan sarfı nazar etmek gibi kara kumandanile donanma kumandanını ayni derecede alâkadar eden bir çok meseleler vardır ki her iki kumandan için kat'i bir anlaşma icap eder ve bunu ancak emir ve kumanda birliği temin eder.

Fransada bu işi tanzim eden ne bir Talimname vardır ne de an'ane. Meselâ; İrlandaya yapılan harekâtta (Foche) başkumandan idi. Fakat amiral (Villaret - Joyeuse) ile aralarında ihtilâf ve münazaa okadar şiddetlenmiş idi ki, amiralın (Bruix) ile değiştirilmesine lüzum hâsıl olmuştu.

Mısır seferi esnasında (Napoléon) başkumandan idi. Fakat (Napoléon) un şahsî nüfuzu okadar büyük idi ki, Direktuvar, Harbiye, Bahriye ve Maliye nazırlarına (Napoléon) un vereceği talimata göre hareket etmelerini emretmişti. Hattâ Hint

Okyanusundaki deniz kuvvetleri bile (Napoléon) un emri altına konulmuştu.

Cezayir kuvvei seferiye kumandanlığını hükûmet o vakit harbiye nazarı olan general (de Bourmont) a vermişti. Donanma kumandanı (Duperre) ile de bu zat anlaşmamışlardı. Cezayir sahillerine gelince amiral, havanın asker çıkarmağa müsait olmadığını söyliyerek general (Bourmont) un arzu ettiği gibi açıklarda müsait havaya intizar edeceği yerde (Palma) ya girerek demirledi. Muhasara malzemesile hayvanların amiral tarafından burada bırakılmasından dolayı general ile arası bilâhare yeniden açıldı.

Kırım saferinde fransız donanma ve nakliye filosunun kumandanı mareşal Saint-Arnaud idi. Bu harekâtın Rus donanmasının ataletinden dolayı muvaffak olduğu malûmdur. Bütün harekât esnasında adeta bir nakliye filosu halinde kullanılmış olan fransız donanması harbin nihayetinde bir deniz muharebesine gayrı muktedir bir hale düşmüş iken bir amiral tarafından idare edilmiş olan ingiliz donanması askerî kıymetini muhafaza etmişti.

İngilterede kara ve deniz ordularının bir harekât esnasındaki emir ve kumanda işlerini tanzim eden bir talimname yoktur. Yalınız yedi sene muharebeleri esnasında büyük (Pitt) tarafından vazedilmiş bir an'ane vardır. Hiç bir zaman emir ve kumanda bir elde birleştirilmemiştir. Fakat daima yekdiğerile iyi anlaşabilen iki kumandan seçilmiştir. Amiral (Sir Cyprine Bridge) « Emir ve kumanda birliği şüphesiz büyük bir şeydir. Fakat herşey gibi bununda hududu vardır. Lâzım olan şey gayelerde ve mesaide birliktir » der.

İngilizlerin Portekiz seferi esnasında kara otdusu kumandanı - Vellington - ile amiral yekdiğerinden ayrı ve müstakil iki makam idiler. Yalnız - Vellingtonun - salâhiyeti ona bir nüfuz veriyordu. Amiral Berkeley donanmanın, ordunun emrinde olduğunu anlamış ve donanmaya düşen bu silik vazifeyi hüsnü niyetle kabul etmişti. Hattâ 1810 senesinde - Plimot - da bir kumandanlığa tayin edildiği vakit - Vellington - ile beraber kalmak için bu yeni vazifeyi kabul etmemişti. 1812 senesinde

ve amirallar seferin hedefini öğrenebilmişlerdi. Donanma hareket ettiği halde nereye gittiği hakkında kendisine hiç bir malûmat verilmediğinden dolayı Tulon üssübahri kumandanı bahriye nezaretine şikâyette bulunmuştu.

İngilizlerin 140 gemi ile 1918 Nisanında Ostende ve Zeebruggeye karşı yaptıkları hareket te saklı tutulabilmişti. Halbuki bu harekete iştirak eden kıtaata hususi talim ve tatbikatlar yaptırılmış gemilerden bir çoğunda hususi tadilât ta vücude getirilmişti. Bu gizlilik efradın tecridi ve yanlış haberler neşri gibi tedbirlerle temin edilebilmişti.

Hulâsa, gizliliğin muhafazası için yapılacak işi mümkün olduğu kadar az adam bilmelidir.

Kıtaatın nakli

A - Nakil plânı, mes'ul makamlar

Nakil harekâtına ait plânın tanzimi, harekâtın mes'uliyetini deruhte etmiş olan kara ordusunun işidir. Bu plânın icrası şunları ihtiva eder.

1 — Kıtaat ve malzemenin bindirme iskele veya iskelelerinde toplanması.

2 — Bindirme.

3 — Denizden nakil.

4 — Karaya çıkarma.

5 — Karaya çıktıktan sonra kıtaat ve malzemenin tertiplenmesi.

Kıtaat ve malzemenin bindirmeden evvel toplanmasile karaya çıktıktan sonra tertiplenmesi şüphe yok ki, münhasıran kara ordusu kumandanının salâhiyeti altındadır.

Kısmen bindirme ile nakil ve karaya çıkarma, mümkün olduğu kadar ordunun talimatına uydurulmakla beraber deniz ordusuna taallûk eden bir iştir.

Bu plân ahvale göre değişir. Nakledilecek kıtaatın mevcudu, nakil müddeti, geçilecek denizin iklim şartlarile kuvvei seferiyenin son varacağı yer plânda daima nazarı dikkate alınır. Evvelce işgal edilmiş bir limana asker çıkarmak ile düşman tarafından hazırlanmış ve müdafaa edilmekte bulunmuş olan bir sahile asker çıkarmak için alınacak tedbirler birbirinin ayni değildir.

Fransız ordusunda - harp zamanında muvasala ve nakliyatın tanzimine dair talimatname - nin bu işe ait bazı maddelerini arzedeyim :

1 — Hususî ahval müstesna olmak şartile tanzim ve umumî idare, harbiye ve bahriye nezaretlerine aittir. İki nezaret, ordu ve donanmanın erkânıharbiyei umumiye IV. şubeleri vasıtasile irtibatta bulunurlar.

2 — Ana vatandaki limanların tanzim ve işletilmesi işi - liman komisyonlarına - aittir. Bu komisyonda her iki nezaretin mümessilleri vardır.

3 — Harekât yapmakta olan bir orduya hizmet etmekte olan - deniz üssü - namı altındaki liman ve tesirlerde ayni tanzim ve işletme işleri bu ordu kumandanının salâhiyeti altındadır. Bu - deniz üssü - bir deniz kumandanlığı tesisine lüzum gösterecek kadar büyüdüğü takdirde ordu kumandanı deniz kumandanı vasıtasile işleri idare eder.

4 — Nakil vasıtalarile, sandal, kayık vesairenin seçilmesi ve toplanmasına ait işler umumi olarak her iki nezaret tarafından müştereken tetkik ve tanzim olunur.

5 — Nakil plânı, yani nakliye gemilerinin tahsis ve kullanılması, deniz mütehassıslarının yardımile askeri makamat tarafından tanzim olunur.

6 — Münferit ve konvoy halindeki gemilerin hareket ve himayesine taallûk eden mesail münhasıran deniz makamatının salâhiyeti dairesine girer. Bu son cümle bir yeniliktir. Büyük harpten evvel Fransız bahriyelileri bir deniz muharebesile Akdeniz garbında deniz hakimiyeti temin edilmeden nakliyatın emniyetini deruhte edemiyeceklerini zannediyorlardı. Harbin birinci gününden itibaren XIX. kolorduya muhtaç olan harbiye nezareti ise bu noktai nazarı, kabul edemiyordu. 17 numaralı plândaki şu cümle bundan neşet etmişti :

« Kıtaatın nakliyatı bütün mes'uliyeti deruhte eden askeri makamata aittir. İkinci kademeye ayrılmış ve seferberlikte teslih edilmiş harp gemilerinden teşkil edilmiş bir filo, kendilerine faideli haberler vererek ve şüpheli gemileri tevkif ederek ve düşman kruvazörlerine karşı muharebe ederek nakliye filolarının emniyetine yardım edecektir. »

B) Nakliye gemilerinin seçilmesi

Bu seçme işi elde bulunan gemilere göre yapılır. Seçme nakil müddetine, gemilerin süratine, denizin haline, iklime ve saireye tâbidir.

Nakliye gemileri üç sınıfa ayrılabilir:

1 — Yolcu gemileri: Çok malzeme ve hayvan yüklemekden ziyade çok miktarda efrat nakline daha uygundurlar. Bindirme, indirme süratle yapılır. 1500 insan, 140 hayvan ve hafif arabalarla sabahleyin (Selâniğe) gelen bir yolcu gemisi akşamleyin tekrar hareket edebiliyordu. - Büyük harpte -

2 — Muhtelit gemiler: Gittikçe fazla taammüm eden bir tiptir. Ambarları büyüktür. Vinçleri kuvvetlidir. Hususi gemilere ihtiyaç gösteren çok ağır ve çok havaleli malzeme müstesna olmak üzere her cins birliklerin nakline müsaittir.

3 — Şilepler: Efrat ve hayvanatın yerleştirilmesi için lâzımgelen tertibat yapılmak şartile her cins birliklerin nakline müsaittir.

Hayvanatın gerek bindirme ve gerekse indirmesinde kolandan ziyade iskele usulünün daha faideli olduğunu tecrübeler göstermiştir. Dört kolan ile saatte 15 : 20 hayvan indirilir veya bindirilirken iskele ile ayni zaman zarfında vasati olarak 200 hayvan indirilir veya bindirilebilir.

C) Yükletme

Yükletme tarzının büyük ehemmiyeti vardır. Fena yapılmış yükletmelerin ne büyük mahzuru olduğu aşağıda görülecektir. Yükletme muayyen birliklerle yapılmalı, muhtelif malzeme de karaya çıkarılacakları sıraya ve çıkartma vasıtalarına göre istif edilmelidir.

Muayyen birlik denince yalnız o birliği teşkil eden efrat değil, bunların silâhları, yiyecekleri, cepaneleri, malzemeleri, hayvanlar ve hayvanlarının yiyecekleri de anlaşılmalıdır.

Topçunun topları, numara neferleri, koşum, cepanesi, efrat ve hayvanatın yiyeceği, evvelden tesbit edilmiş günler için yetecek kadar olmak üzere ayni zamanda karaya çıkarılabilmelidir.

Çanakkale kuvvei seferiyesi vapurlara bindirildiği vakit ne Fransada ve ne de İngilterede teşebbüs edilecek olan harekâtın mahiyeti hakkında kimse bir şey bilmiyordu. Kuvvei seferiye kumandanı General Hamilton 12 - Mart - 1915 te Londrayı terkederken Harbiye nazırı « Kiçner » kendisine şöyle demişti:

« Karaya asker çıkarmıyacağınızı ümit ediyorum. Donanma boğazı geçerse, İstanbul kendiliğinden düşer. » Bu kararsızlığın neticesidir, ki müttefik nakliye gemileri « Mondros » a geldikleri vakit seri bir hareket noktai nazarından tekrar gruplanmak için « İskenderiye » ye giderek 18 gün geçirmeğe mecbur kalmışlardı. Yükletme, çıkarma yapılacak limanda bulunacak çıkarma vasıtaları ile vinçler, sandal, kayık..... vesaire de nazarı dikkate alınarak yapılmalıdır. Bu vesait bazan yalnız nakliye gemilerindeki vasıtalardan ibaret kalabilir. Binaenaleyh çıkış iskelelerindeki menabi bu noktai nazardan ordu ve donanma mümessilleri tarafından mümkün olduğu kadar erkence keşfedilerek azimet iskelelerine bildirilmelidir. Deniz zabiti de demirleme plânı, şamandıraların vaz'ı yanaşma noktalarının tayini, lâzım ise iskelelerin inşası, sandal, kayık ve mavna ... İşlerinin tanzimi, pilotaj, pratika işlerini tanzim eder. Kara zabiti de karadaki tesisatı hazırlar. Muhtelif cins malzeme için tahsis edilen yerleri görünecek işaretlerle tesbit eder. Bu keşif yapılmamış veyahut bizzat harekât dolayısile vasıtalardan bazısının gayrı kabili istifade olduğu anlaşılırsa nakliye gemilerindeki vinçlerle pek az miktarda kayık ve mavna bulunacağı düşünülmeli, gerek malzemenin taksimi ve gerekse istiflenmesi buna göre yapılmalıdır.

Meselâ bir misal: Fransızlar « Batavya » gemisile Beruta tanklar göndermişlerdi. Halbuki Berut limanında bu tankları çıkaracak vinç yoktu. Bu tanklar ayni gemi ile Fransaya gönderilmişler ve vinçleri bu tankları kaldırabilecek diğer bir gemiye aktarma edilerek tekrar Beruta gönderilmişlerdi. Diğer taraftan istif ederken yalnız ambarlardan azamî derecede istifade etmek düşünülmemeli ve çıkarma işlerini kolaylaştırmak ta hesaba katılmalıdır. Meselâ: kamyon sandıklarının arasındaki boşluklara dikenli tel konulduğunu söylerler. Büyük zahmetler ile bu teller alınmadan kamyon sandıkları çıkarılamamıştır. Muayyen birlikleri bindirmek, yükletme ve yük çıkarma vasıtalarını nazarı dikkate almak, yük indirmenin takip edeceği sıraya göre yüklemek hususundaki kayıtlar alelekser gemilerin istiap kabiliyetlerinden azamî istifade etmek için nakliyatın cins,

cins yapılmasındaki faideden sarfı nazar etmek mecburiyetini doğurmaktadır. Harekâtın buhranlı olduğu devirlerde kat'iyen gözden uzak tutmıyacağımız ağır bir kayittir.

b) Nakliye gemilerinin seyri ve bunların himayesi :

İster münferit, ister konvoy halinde olsun gemilerin seyrü seferile himayelerinin münhasıran deniz ordusuna ait bir iş olduğunu yukarda da söylemiştik. Binaenaleyh deniz ordusunun bu hususta yapacağı işler şunlardır :

1 - Nakliyat yapılacak deniz üzerinde, münteha noktalarında, tehlikeli geçit noktalarında, boğazlar, maynlanması kabil derinliği az yerler vesaire - icap eden tertibatı almak; deniz ordusu ticaret donanmasının seyrüseferini himaye için umumi olarak bu tertibatı almağa mecbur ise de askeri nakliyat yapılacağı takdirde bu tertibatı azami bir tesir vücude getirecek dereceye çıkarılmalıdır. Hattâ lüzum görülürse bu tertibatın ticaret donanmasının seyrüsefer hatları zararına olmasından bile çekinmemelidir.

2 — Bu denize ait tertibat esas itibarile düşmanın denizaltı gemilerile maynlara karşı himaye temin etmek maksadını güder. Geriye kalan düşmanın denizüstü gemilerinin taarruzuna karşı himayeyi temin etmektir. Çok kuvvetli bir donanma en zayıf bir donanmaya karşı bile bu tertibatı almağa mecburdur. Büyük harpte - İzmir - limanında bulunan küçük bir torpitomuz - İskenderiye - den - Mondoros - a gelmekte olan bir ingiliz nakliye gemisine taarruz etmişti. Bu küçük torpitoya karşı ingilizlerin aldıkları tertibat şayanı dikkattir. Bir kruvazör ile bir muhrip daimî olarak - İzmir - önünde bulunmak üzere gönderilmiş ve - Mondoros - a gelecek olan bütün nakliye gemilerine bir muhrip terfik edilmişti.

Görülüyor ki, nakliyatı himaye eden iki unsur vardır :

Birisi, bizzat nakliye filosuna refakat eden ve diğeri düşman donanmasına karşı örtme vazifesi alan.

Büyük harpte itilâf devletlerinin yaptıkları deniz nakliyatını örtmek vazifesini Atlas Okyanusunda İngilterenin Scapa Flowdaki ana donanması, Akdenizde de aşağı Adriyatikte bulunan italyan - fransız filosu ifa etmişti.

Napoleonun Mısır seferinde bu himaye filosu yoktu. - Nelson - un emrindeki ingiliz filosunun taarruzuna karşı yalnız refakat filosu vardı. Bu cür'etkârane bir hareket idi.

1866 seferinde italyan amiralı Porsano - Lissa - ya taarruz etmişti. Bu taarruz düşman donanmasına karşı uzak mesafe - lere gönderilen bir keşşaf gemisile himaye edilmişti. Gerek donanması ve gerek nakliye gemileri adanın üç köşesine dağılmış olan amiral, bir baskınla Avusturyalılar tarafından mağlûp edilmişti.

Rus - Japon seferinin bidayetinde rus donanmasının bir taarruzuna karşı himaye vazifesini - Porartur - civarında Elliot adasında bulunmakta olan Amiral Togo emrindeki japon donanması ifa etmişti. Refakat işile karaya asker çıkarmağı himaye işini ikinci hattaki gemiler ifa etmiştir.

Refakat gemilerinin tarzı hareketi tamamen deniz tabiyesine ait bir iş olduğu için burada mevzuubahs edilmemiştir.

Yalnız şunu söylemek isteriz ki, istilâya maruz bir memleket için tahrip edilecek ilk hedef bizzat nakliye gemileridir. Yoksa refakat donanması veya örtme donanması değil. Hattâ bu örtme donanması düşmanın asıl donanması olsa bile yine nakliye filosunun tahribine çalışılmalıdır. Zira en tehlikeli hedef odur.

Deniz üssü, deniz köprübaşı mevzii

a) Deniz üssü :

Şark kuvvei seferiyesi erkânıharbiyesi tarafından tanzim edilmiş 14 - Eylûl - 1915 tarihli bir vesika vardır. Bu vesikada birincisi 25 - Nisan - 1915 te ingiliz ve fransızlar tarafından Gelibolu yarımadasile Kumkaleye, ikincisi 6 - Ağustos - 1915 te ingilizlerin - Suvla - ya yaptıkları çıkarmalardan elde edilen dersler izah edilmiştir. Bu vesikanın adı « Karaya asker çıkarmalar hakkında notlar » dır.

Deniz üssü hakkında bu notlarda şunlar söylenmektedir :

« Nakliye filolarile bunları himaye edecek harp filosunun toplanabileceği iyi teçhiz edilmiş bir deniz üssü temin edilmeden hiç bir karaya çıkarma işine teşebbüs edilmemelidir. Bu

üste bütün taarruzlardan masun geniş ve emin demirleme yerleri bulunmalıdır. Bu üssün düşmanı çıkarma noktası hakkında son ane kadar şüphede bulundurmak için düşman sahillerinden oldukça uzak, fakat çıkarma hareketinin çok uzun sürmemesi için de asker çıkarılacak sahile kâfi derecede yakın olması lâzımdır.»

1915 ağustos çıkarmaları için ingilizler çıkarma noktasından 12 mil mesafede bulunan - İmroz - adasındaki - Kefalo - körfezinden istifade etmişlerdir. Bu suretle harekâtın birinci safhasında kıtaatın çıkarma noktası açıklarında gemilerden kayık ve sandallara nakledilmesi işi ortadan kalkmış oluyordu. Geriye de mavna ve kayıklara yerleştirilen kıtaatın çıkarma sahiline kadar romorkörlerle çekilmesi kalıyordu.

Görülüyor ki, bir yığınak üssü, bir de ileri harekât üssü kullanmak mecburiyeti hâsıl oluyor.

Şunu da söylemek icap eder ki, bir deniz üssünün zaptı için birinci, bir karaya çıkarma hareketi yapılmasını iktıza ettirecek halde olabilir. Meselâ istikbalde bir akdeniz devleti Çanakkaleye asker çıkarmak için yine - Mondoros - dan istifade etmek istiyecektir. Fakat burası bitaraf veya muhasım bir devletin elinde olduğuna göre ya bu devleti kendi tarafına çekmeğe çalışacak veya harben bu limanın zaptı icap edecektir.

Yığınak üssünün muhtaç olduğu tesisatın bidayette kâfi derecede yapılamamış olması - Mondoros - un işgali esnasında açık bir surette meydana çıkmıştı.

Burada toplanmış olan nakliye gemileri uzun seyahat esnasında yorulmuş olan hayvanatı karaya çıkaracak vasıtaya malik değillerdi. Bu yüzden hayvanca bir çok zayiat vuku bulmuştu. Liman dahilinde deniz fenalaşınca gemilerin sandallarından istifade edilememiş ve efradın iaşesi de gayrı kâfi bir surette yapılabilmişti. Bu limandaki tesisatın bidayette ihtiyaçlara tekabül edecek surette yapılamamasının sebebi, İngiltereden hareket edilirken kimsenin ne yapılacağını bilmemesinden ileri gelmişti. Müşterek harekâtın muhtelif safhaları tetkik edildiği nisbette en küçük teferruatın bile büyük bir ihtimam ve dikkat ile hazırlanmış olması meydana çıkar.

b) Hava üssü :

İstikbalde yapılacak müşterek harekâtta bizzat kara çıkarma ve bilâhare harekâtın devamı esnasında hava keşfiyatı yapılması lâzım olacaktır. Yığınak üssü çıkarma noktasına çok uzak değilse ayni zamanda hava üssü olarak ta kullanılabilir. İlk zamanlarda tayyare gemilerile getirilen deniz tayyarelerinden istifade edilecektir. Fakat yapılacak keşiflerle düşmanın nazarı dikkatini celp etmekten doğacak olan mahzurlarla - Baskın tesirini kaldırma - keşiften elde edilecek faidelerin her defa iyice tartılması icap eder.

Kuvvei seferiye iyice yerleştikten sonra kara tayyareleri için bir uçuş meydanı vücude getirilmelidir. Bu uçuş meydanı kara ordusile tayyare gemisinin tayyareleri tarafından istifade edilecek tarzda vücude getirilmelidir. Bu gibi harekâtta Amphbie denilen hem karadan ve hem de denizden uçabilecek olan - Zülmaaşeyn - tayyarelerin ne kadar faideli olacağı aşikârdır.

Karaya çıkarma zaman, saat ve noktasının intihabı

a) Karaya çıkarma tarihi:

Öyle mıntakalar vardır ki, her hangi bir zamanda buralarda asker çıkarılamaz. Misal olarak Nil deltasını gösterebiliriz. Mısır seferi için Baron (Tort) ile konsolos (Magallon) ın Nil sularının tâbi olduğu rejim hakkında verdikleri raporlar karaya çıkarma için temmuz iptidalarının en müsait zaman olduğunu göstermişti. Mart ile haziran ayları arasında Nil nehrinin suyu en azdır. Temmuzdan eylûle kadar muntazaman sular yükselir. Ağustosun ikinci haftasında Delta su ile örtülmeğe başlar ve bir ordunun geçmesi için müşkülât arzeder. Bu hal İkinciteşrine kadar devam eder. Hazirandan ağustosa kadar esen rüzgârlar nehir suyunun yükselmesini kolaylaştırır. Ayni rüzgârlar - Marsilya - dan - İskenderiyeye - kadar seyrüsefer için müsaittir.

Bir çok gemilerden mürekkep bir nakliye filosunun harekâtında vukua gelecek gecikmeler de nazarı dikkate alınarak

nakil harekâtına mayıs ayında başlamak icap ediyordu. Eğer ilkin (Malta) nın zaptı icap ediyorsa hattâ mayısın başında nakliyata başlamak lâzımdı. Fakat harp vaziyeti her vakit istediğimiz mevsimde asker çıkarmağa müsait olmaz.

b) Çıkarma noktasının intihabı:

Çıkarma noktasının sıhhatli bir surette intihabı aşağıda azredilecek müteaddit şekillere tâbidir:

Denizin ahvali tabiiyesi
Hava ahvali
Deniz tabiyesi
Kara tabiyesi
} Noktai nazarlarından

En mükemmel haritalarının tetkiki bir çıkarma noktasının sıhhatli bir surette intihabı için kâfi değildir. Çıkarma sahili önündeki deniz dibinin teşekkülâtı, met ve cezir varsa bunların dereceleri, cereyanların şiddet ve istikametleri . . . . vesaire behemehal yerinde keşfedilmek icap edebilir. Hattâ meselâ; çıkarma esnasında tankların kullanılması düşünülüyorsa sahilin ve civarının maktalarını bile keşfetmek lüzumlu olabilir.

Fransızların Kumkaleye asker çıkarmaları esnasında nakliye gemileri 25 - Nisan - 1915 sabahleyin saat 6 da Kumkale önünde bulunacak surette 24 - Nisan - 1915 saat 23 te - Mondoros - dan hareket etmişlerdi. O vakte kadar malûm olmıyan bir cereyan hareketi tehir etmiş ve gemiler ancak saat 7,20 de buraya varabilmişlerdi. Sahilin önündeki cereyan o kadar kuvvetli idi ki, römorkörler kayıkları karaya çekememişler ve torpitolarile mayn tarama gemilerinin muavenetine muhtaç kalmışlardı. Görülüyor ki, iş evvelce düşünüldüğü gibi çıkmamıştı. Yalnız bu teahhurden büyük mahzurlar çıkmamış ve harp gemileri güzel bir topçu hazırlığı yapmak için vakit bulmuşlardı.

- Suvla - çıkarmasında da kayıklar sahilden 40 metre mesafede bulunan bir banka oturmuşlardı. Son zamanda buraya asker çıkarılamıyacağı anlaşıldığından başka bir noktaya çıkarılmış ve burada deniz sığ ve kayalık olduğundan hareket uzun sürmüştü. Bunun kıtaata verilmiş olan yürüyüş istikametlerini değiştirmek gibi ikinci bir mahzuru da olmuştu.

1917 senesi bidayetinde İngiliz amiralı - Bacon - un Flandres sahillerine yaptığı çıkarmadaki hazırlıklarını keşif hususunda bir misal olarak gösterebiliriz. Niyuport önünde duran bir denizaltı gemisi her 15 dakikada bir suların irtifaını tesbit ediyordu. Tankların karaya çıkarılması için sahil maktaının bilinmesi icap ediyordu. Meddin muhtelif zamanlarında alınan tayyare fotograflarile bu makta da tesbit edilmişti.

c) Hava ahvali:

Mahallî hava ahvalinin tamamen bilinmesi lâzımdır. Bizim Karadeniz sahillerinde olduğu gibi.

Hazırlık noktai nazarından bir model telâkki edilen fransızların Cezayir seferi çok enteresan misalleri arzeder. Cezayir sahillerinde ansızın bir garp rüzgârı çıkar. Buna karşı bir tedbir olmak üzere - Marsilya - dan hareket etmezden evvel su geçmez çift kaplar içine 78.000 tane erzak vesaire dolu denk, balya, kasa, fıçı... vesaire konmuştu. 14 - Haziran - 1830 da başlıyan asker çıkarma işi havanın fenalaşmasından dolayı 16 - haziran sabahından itibaren inkıtaa uğramıştı. Karaya çıkarılmış olan askere ait olan bu hazırlanmış denkler denize atılmış ve hiç bir şey olmadan sular tarafından karaya sürüklenmişti.

d) Deniz tabiyesi :

Gerek nakliye ve gerek harp gemileri için sahil açığında geniş bir demirleme yeri bulunmalıdır. Bu yerler gerek karaya çıkarma ve gerekse harekât esnasında donanma topçusunun müessir bir yardım yapabilmesine müsait olmalıdır. Demirleme sahası düşmanın deniz üstünden, deniz altından ve havadan torpitolarla yapacağı taarruzlara karşı süratle tanzim edilmelidir. Diğer taraftan gerek harp ve gerek nakliye gemileri düşman ateşine maruz olmamalıdır.

e) Kara tabiyesi :

Yukarda arzedilen « karaya çıkarmalar hakkındaki notlar » da bu hususta şöyle denilmektedir:

« Karaya çıkarılacak unsurları üç kısma ayırmak lâzımdr :

1 — Ağırlıksız piyade.

2 — Topçu, muharebe ağırlıkları, büyük ağırlıklar ve cepane takımları.

3 — Ağır malzeme, cepane sandıkları, levazıma ait malzeme, istihkâm malzemesi, sıhhiye malzemesi . . . .

1 — Ağırlıksız piyade her yere, açık sahillere ve dik kayalıkların altına da çıkarılabilir. Ancak topçusu ile ağırlıklarının karaya çıkarılabileceği müsait sahil aksamını ele geçirmesi şarttır.

2 — Topçu, Ağırlıkları, cepane takımları açık ve içeriye doğru kolayca geçilebilecek sahil kısmına mühtaçtırlar. Bu sahil kısmı karaya çıkarma esnasında düşmanın atacağı mermilere karşı mahfuz olmalıdır. Bu sahil kısmı düz ve denize karşı mahfuz olmiyabilir. Ancak ağır malzemenin çıkarılacağı yerden çok uzak olmamalıdır.

3 — Ağır mlzeme ancak vücude getirilecek iskeleler üzerinden karaya çıkarılabilir. Binaenaleyh hiç olmazsa bir kaç gün için kıtaata bir üs vücude getirebilecek yerler olmalıdır. Bu gibi yerler mümkün olduğu kadar fırtınalara ve tahtelbahir taarruzlarına karşı masun olmalıdır. Bu izahattan anlaşılıyor ki, bir kuvvei seferiyenin muhtelif kısımlarının müteaddit noktalarda karaya çıkarılmasında mahzur yoktur. Zira, bu noktaların bazılarından muvakkaten istifade edilecektir. Bu suretle piyade yalnız kendisinin yanaşabileceği yerlerde karaya çıkar ve topçusu ile ağır malzemenin çıkacağı sahil kısmını müdafaa eden düşmanın gerilerini alarak buraları temizler. Taarruza tekaddüm eden hazırlık harekâtının kısa olması için bu muhtelif çıkarma noktalarının yekdiğerine yakın olması lâzımdır. Filhakika bu taarruzun mümkün olduğu kadar erken yapılması zaruridir. Her teahhur düşmanın baskın tesirinden kurtulmasına ve tahkim ettiği mevzilere takviye kıtaatı getirmesine imkân verir. Binaenaleyh sahili müdafaa eden bir düşmana karşı karaya çıkarmanın ilk hedefi Mevzi muharebesinden ictinap etmek ve açık arazide Manevra kabiliyetini muhafaza etmek maksadile düşman tahkimatını derhal zapt etmektir. Bundan dolayı asıl çıkılacak plâj ilk zaptedilecek hedeflere ve

taarruzun takip edeceği müteakıp istikamete nazaran çok aykırı bir vaziyette olmamalıdır. »

Görülüyor ki ordu ıntihap edilecek çıkış noktasının elde edilmek istenilen ilk hedefe mümkün olduğu kadar akın olmasını istiyor. Bu arzu gemileri düşman ateşinden kurtarmak istiyen donanmanın isteklerine ekseriya aykırı düşer. Gerek kara ve gerek deniz kumandanlarının vazifelerinin nekadar birbirine girdiğini bir defa daha görmüş oluyoruz. Pek akilâne bir an'ane, çıkış noktası veya noktalarının Kara ve deniz kuvvetleri kumandanlarının ayni gemi üstünde müştereken yapacakları dikkatli keşif neticesinde ittihaz edilmesi icap ettiğini tavsiye eder ki, pek doğrudur.

f) Karaya çıkarma saati:

- Karaya çıkarma hakkındaki notlar - ın saat intihabı hakkındaki pek mükemmel tavsiyelerini aşağıya dercediyoruz:

« Tahkim edilmiş bir sahile asker çıkarmak için fecir vakti en fena intihap edilmiş bir zamandır. Zira kıtaat aydınlığın bütün tehlikelerine maruzdur. Diğer taraftan donanma ciddi bir topçu hazırlığı yapamaz. Eğer gündüzün asker çıkarmak isteniliyorsa öncülerin bütün Gün arazi kazanmalarını temin için bunun güneş doğduktan az sonra yapılması iktiza eder. Donanma topçusu tarafından yapılacak hazırlığın lüzumlu görünen devam müddeti asker çıkarmağa başlanacak zamanı tesbit eder.

Geceleyin asker çıkarmanın baskın tesiri elde etmek gibi bir faidesi vardır. Fakat Gerek deniz üstünde ve gerek karaya çıktıktan sonra bir çok yanlışlıklara sebep olmak gibi müteaddit mahzurları olduğu unutulmamalıdır. Çıkarma esnasında bir yanlışlık vukua geldiği takdirde birlikler birbirine karışır. Bu karışıklığın sabah olmadan bertaraf edilmesi şüphelidir. Geceleyin düşman mevziinin derinlikleri içinde bir taarruz icrasında muvaffak olunacağını ümit etmek her halde tam bir hayaldir. Gece harekâtı sahile mücavir kısımların düşmandan temizlenmesi ve arkadan gelecek kademelerin çıkarılmasını örtmek maksatlarına münhasır kalmalıdır.

Binaenaleyh Geceleyin çıkarmağa karar verildiği takdirde ingilizlerin 6 - Ağustos - 1915 te - Suvla - da yaptıkları gibi pek erken yapılmamalıdır. Gecenin son saatleri mütearrız için kaybedilmiş demektir. Bilâkis müdafi taraf kuvvet nakli için bundan istifade eder.

Bu suretle gündüz harekâtı için fecirden iki saat sonra, gece çıkarmaları için de fecirden iki saat evvelki zamanlar en müsaittir.

Karaya çıkarma ne vakit gündüz ve ne vakit gece yapılmalıdır?

Bu, mahalli şartlara, arazinin teşekkülâtına ve düşman tahkimatına tâbidir. Donanma topçusunun müessir olacağı yerlerde gündüz çıkarmaları tercih edilmelidir. Donanma topçusu karaya çıkarılacak askere yol açacak kadar kuvvetli değilse gecenin karanlığından istifade edilmelidir.

Burada kara kuvvetleri kumandanı ile donanma kumandanı arasında iyi anlaşmağa lüzum vardır.

Karaya çıkarmanın icrası

A) Nakliye gemilerinin demirlemesi veya durması:

Donanma topçusu tarafından çıkarmanın hazırlanması kıtaatın nakliye gemilerinden sandal ve mavnalara bindirilmesi ve muhtelif kademelerin sahile kadar çekilmesi pek nazik bir iştir. Muvaffakıyet için bu işi yapanların gerek açık denizden ve gerekse havadan gelecek bir taarruz endişesinden kurtarılmaları icap eder. Binaenaleyh çıkarılacak sahilin önündeki demirleme yerlerinin Manialardan ve düşmanın yapacağı diğer manialardan temizlenmesi lâzımdır. Ondan sonra da deniz üstünden, deniz altından ve havadan gelecek bir taarruza karşı himaye edilmelidir. Bu vazife hususi kıtaata verilir.

Muhtelif nakliye ve harp gemilerinin demirleme yerleri ve burada alınacak nizamlar karaya çıkarma plânına göre evvelce tesbit olunmalıdır. Demirleme yerlerini gösterir müş'irler - mümkünse - kullanılmalıdır. Nakliye gemilerinin harp gemileri tarafından himayesi, muhtelif kademelerin karaya çıkma sıra-

ları, gerek hazırlık ve gerekse kayıklara bindirilen kıtaatın sahile çekilme esnasında donanma topçusunun faaliyeti, karaya çıkıldıktan sonra bunlara yapılacak topçu yardımı da çıkarma plânında nazarı dikkate alınmalıdır.

1854 Kırım seferinde Kalamita körfezinde fransız gemileri sahile muvazi üç sıra halinde durmuşlardı. Sahile en yakın olan birinci sıra harp gemilerinden müteşekkil idi. Bu harp gemilerinde de kıtaat naklediliyordu. İkinci ve üçüncü sıralar doğrudan doğruya nakliye gemilerinden ibaretti.

B) Çıkarma vasıtaları :

Çıkarma vasıtaları ahvale göre değişir: Sahilin teşekkülâtı, met ve cezir, sığlık, derinlik, cereyanlar, sahille nakliye gemileri arasındaki mesafe, ağır ve havaleli malzemenin... ilâh, bulunması gibi. Her hale göre müteaddit vasıtaların vaktüzamanile toplanması lâzımdır.

İngilizlerin 1917 senesi ilkbaharında - Flandres - sahillerine yapmak istedikleri çıkarma projesinde amiral Bacon hakiki seyyar iskeleler diyebileceğimiz büyük tombazlar hazırlatmıştı. Tombazlar 195 metre tulünde 10 metre arzında idi. Su kesimleri kıç tarafta 3 metre iken baş tarafa doğru 40 santimetreye kadar azalıyordu. Bu tombazlar 2500 ton hacminde idi. Monitörler vasıtasile sahile amut olarak sürüleceklerdi. İlk defa tanklar çıkarılacak ve kumsalları aşup gideceklerdi. Yapılan tatbikatlarda bu sistem ile 20 dakikada 14,000 kişinin karaya çıkarılmasının mümkün olacağı anlaşılmıştı. Yalnız bu kadar büyük ve kuvvetli vasıtaların uzak ve denizaşırı memleketlere naklindeki müşkilât unutulmamalıdır. Maamafih mesela İngilizlerin Akdenizde - Malta -, Kıbrıs - ellerindedir. Müstakbel bir harp ihtimali karşısında buralarda hazardan itibaren bu gibi vasıtalar bulundurmalarına hiç bir mani yoktur.

Çıkarma vasıtaları şunlardır :

1 — Römork vasıtaları.
2 — Motorlu nakil vasıtaları.
3 — Motorsuz nakil vasıtaları.

1 — Römork vasıtaları şunlardır:

Su kesimleri çok olduğu için karaya kadar yanaşamıyan kuvvetli vasıtalar. - Romörkörler, kruvazörler, torpitolar. - Nakliye ve harp gemilerindeki çatana ve küçük romörkörler gibi az kuvvetli vasıtalar.

2 — Motorsuz nakil vasıtaları şunlardır:

İnsandan başka bir şey nakledemiyen nakliye ve harp gemilerinin filikaları, İngilizlerin Horse - botları, 12 hayvan veya 4 araba nakledebilen ve araba vapurlarında olduğu gibi iner kalkar iskelelere mâlik bulunan salapuryalar, Fransızların 20 tonluk düz mavnaları. - 50 insan, 24 hayvan veya 24 santimetrelik bir top taşıyabilir - bunlardan bizim âdi mavnalar, permeler, vesaire hep bu sınıfa dahildir.

3 — Motorlu vasıtalar şunlardır:

İngilizler - Suvla - ya asker çıkarırken geniş ambara mâlik ve orta çapta bir topla mücehhez motorlu ve güverteli salapuryalar kullanmışlardır. Bunlar 500 insan - 250 si ambarda ve 250 si güvertede - , 40 hayvan veya toparlaklarile beraber 6 sahra topu taşıyabilirler. Bu salapuryaların idaresi ve manevrası iyidir. Fakat oturdukları vakit kendi vasıtalarile kurtulamazlar. Yüklü oldukları vakit kıç taraflarında 170 santimetre su çekerler. Ön tarafları çok kalkık olduğu için sahile pek yakın sokulabilirler. Çıkarma iki matafora ile işliyen kuvvetli bir müteharrik iskele vasıtasile yapılır. Fırtınalı zamanlarda bu salapuryalar müşkilâtla işlerler. Fakat yine romörkörlerle çekilebilirler. İngilizler bu salapuryaları (Suvla) da sahile pek yakın mesafelere kadar torpitolar vasıtasile 8 mil süratle çekebilmişlerdir.

Efradın süratle karaya çıkarılması için diğer tertibat ta yapılabilir. 25 / Nisan / 1915 te ingilizler - Seddülbahir - kalesi önünde River Glyde isminde küçük bir şilep batırmışlardı. Bu suretle çok miktarda piyadeyi doğrudan doğruya karaya çıkaracaklarını ümit ediyorlardı. Çıkış kapılarını arttırmak için geminin bordasında fazla delikler açılmıştı. Bu deliklere ağaç merdivenler konulmuştu. Gemi vasıtasile çekilen iki sala-

purya katarı vapurun iki tarafından köprü teşkil edecek surette karaya sürülecekti. Şilep, istenilen yere değil, sahilden oldukça uzakta oturmuştu. Bundan dolayı salapuryalar vasıtasile düşman ateşi altında köprü yapılması müşkül olmuş ve teahhurlar vuku bulmuştu.

Çıkış vasıtalarının hesabında yaralıların tahliyesi keyfiyeti de geniş bir surette hesaba katılmalıdır. - Suvla - da yaralılar hasta gemilerine sevkediliyorlar ve burada yapılan ilk tedaviden sonra salapuryalar hafif yaralıları İmrozdaki Kefalo deniz üssüne götürüyorlardı.

- Suvla - da ingilizler tarafından alınan tertibat mükemmel idi. Her gemi umumiyetle her nakil vasıtası harekâtın devamınca çok sarih vazife aldığından hasılat ta pek büyük olmuştu. Vukua gelecek arızalarla teahhurlar da nazarı dikkate alınmış ve bunların telâfisi için tedbirler alınmıştı. Romörkörlerle mavnalar ve salapuryaların yanında bir arıza vukuunda müdahale etmek üzere yedek ve boş nakil ve cer vasıtaları gidiyordu. En mühim olarak şunu zikretmek icap eder ki, hiç bir nakil vasıtası ayni zamanda muhtelif iki maksat için kat'iyen kullanılmamıştı.

C) Büyük nakliye gemilerinden küçük çıkarma vasıtalarına aktarma:

Bu aktarma işi ister ileri sürülmüş deniz üssünden, isterse açık denizde yapılsın, çabuk yapılması lâzımdır. Bu maksatla piyadenin suratle aktarmasını kolaylaştıracak tertibatın gemilerde yapılması icap eder. Bunlarda geminin bordalarını müteaddit ağaç merdivenler koymak ve bu merdivenleri inilecek kayık, sandalın kenarları veya salapuryaların iner kalkar iskelelerile mümkün mertebe büyük farklar kalmıyacak surette birleştirmektedir. İp merdivenlerin kullanılması doğru değildir. Bu merdivenlere esasen alışmamış olan efradın bütün silâh ve teçhizatı da üstünde olduğu halde bunlardan iyi istifade edemediğini tecrübeler göstermiştir.

En mühim bir keyfiyet te karaya çıkarmada olduğu gibi efrat ve hayvanatın bu aktarma işlerine de alıştırılmış olmasıdır.

Münferit ve teferruata ait talimlerden sonra bir tatbikat yapılmalıdır.

Meselâ fransızlar - Kumkale - çıkarmasından bir gün evvel - Mondoros - da bu harekete iştirak eden bütün kıt'alara böyle bir tatbikat yaptırmışlar ve çok faydasını görmüşlerdir. Bu tatbikat bir kaç gün evvel yapılmak suretile de ayni faydalar temin edilebilir. Daha hazar devrinde efradın bu gibi işlerde alıştırılmış olması bittabi daha iyi olur.

d) Kıtaatın gemilerden sahile nakli:

Kıtaatın gemilerden sahile nakli keyfiyeti bütün teferruatile ve çok ihtimamlı bir surette hazırlanmalıdır. Bu hususta çok şiddetli bir zabturapt ve intizama ihtiyaç vardır.

Nakil vasıtalarının nakil kümeleri halinde tanzimi - Seyir nizamı - römorkör ve salapuryalardaki top ve makinalıtüfeklerin yapacakları ateş için talimat, sahile yanaşıldığı vakit demirleme ve karaya çıkarma vasıtaları, yükünü karaya çıkaran vasıtaların tekrar yüzdürülmesi, yaralıların tahliyesine ait tedbirler, nakil vasıtalarının tekrar gemiye dönmesi, çıkarma kademelerinin birbirini takip gibi teferruatın mükemmelen tanzim edilmesi lâzımdır.

Harekâtın bu safhası esnasında nakil vasıtalarının teşkil ettiği bu katarlar bir deniz zabitinin emri altına konulur. Ve heyeti umumiyeye işte bu deniz zabiti kumanda eder.

Sığ yerlere geldiği vakit Romörkörlerin nakil vasıtalarını terkettikleri an çok nazik andır. Buradan itibaren kayıklar, mavnalar . . . ilâh, kendi vasıtalarile sahile yanaşmağa mecburdurlar. Bu esnada kat'i bir intizamın muhafazası hemen mümkün değildir. Bu zamanda sahile ateş etmekte olan top ve makinalıtüfekler de ateşlerini ağırlaştırırlar. Motörlü nakil vasıtalarının bu iş için nekadar faideli olduğu bu izahlardan anlaşılır.

e) Karaya çıkarma:

İner kalkar iskelelere mâlik salapuryalarla karaya çıkarma işi çok kolaylaşır. Bu müteharrik iskeleler üzerinden 4 nefer yanyana hareket edebilirler. İnsan yüklü bir salapuryanın

boşalması için 5 : 10 dakika ve hayvan yüklü ise 30 dakika, dağ ve sahra topları için 45 dakika hesap edilmelidir.

f) Çıkış noktalarının tanzimi:

1 — Çıkış noktası müfrezesi:

Piyade kendi kendine karaya çıkabilir. Hayvan ve malzemenin karaya çıkarılması için deniz efradının muaveneti lâzımdır. Bu müfrezeler nakil vasıtalarının harekâtını kolaylaştırmak ve boşaltma işinin idaresini deruhte etmek, deniz harekâtı noktai nazarından çıkış noktasını tanzim etmek, lüzumu halinde iskeleler inşa etmek vazifelerile mükelleftir. Bizzat boşaltma bu müfrezelerin emrindeki amele ile olur.

Fransızlar - Kumkale - de yapılan çıkarmada, harekâtın muvakkat bir mahiyette olmasından ve çıkarılacak malzemenin de az olmasından dolayı iki bahriye zabit vekili tarafından kumanda edilen iki filikadan mürekkep bir çıkış noktası müfrezesi ile iktifa etmişlerdi.

Halbuki 6 - Ağustos - 1915 de - Suvla - ya yapılan ihraçta amiral De Robeck çok esaslı tertibat almış ve çıkış noktası hizmetine mühim mürettebat tahsis etmişti. Üç çıkış noktası, emrine 1 zabit ve 2 nefer verilmiş olan bir deniz miralayının idaresi altında idi. Malzeme ve hayvanatın çıkarılacağı iki çıkış noktasından her birine bir kaymakam, altı zabit, 12 küçük zabit, 59 neferden mürekkep bir müfreze verilmişti. Piyade ile birkaç sandık cepaneden başka bir şey çıkarılmıyacak olan 3 çıkış noktasına ise 1 binbaşı 2 zabit, 6 küçük zabit ve 30 neferden mürekkep bir müfreze tahsis edilmişti. Bu üç müfrezeden her birini teşkil eden zabitlerle neferler ayni harp gemisinden idiler Bu müfrezeler bir şalupaya bindirilmiş olduğu halde karaya çıkarılacak ilk kademeyi takip ediyordu.

Bu müfrezenin beraberinde bulunan malzeme şunlardı :

Halat, marangozluk alât ve edevatı, işaret lâmbaları, magafonlar ve sahil üzerinde geliş ve gidişleri kolaylaştırmak üzere küçük kazıklara çakılmış müş'irler. En nihayet piyadeden sonra içerilere doğru giriş rampaları yapmak ve kumluk ara-

zide arabaların geçmesini kolaylaştırmak maksadile döşemeler yerleştirmek için bir istihkâm müfrezesi çıkarılacak idi. Eğer çıkış noktasından bir kaç gün istifade edilecek ise çıkış noktası kumandanlığının emrine yardımcı romörkörler halinde kullanmak üzere buharlı veya motörlü vasıtalar vermek muvafık olur. Çıkış nokta kumandanının karadaki salâhiyet hududu ile cıkış müfrezesi ve sahildeki inzıbat kıt'alarının yekdiğerile münasebetleri ve faaliyet sahaları gayet açık olarak tesbit edilir.

2 — İskeleler:

Çıkış noktası müfrezeleri sahile kadar yanaşabilen nakil vasıtalarının yanaştırılması ve boşaltılması ve nokta emrindeki bütün nakil ve cer vasıtalarının harekâtını tanzim işlerile meşgul olurlar. Ağır ve havaleli malzeme nakleden salapuryaların boşaltılması için iskelelere ihtiyaç vardır. Bu iskeleler ya istihkâm veya deniz kıt'aları tarafından inşa olunurlar. Fakat daima bu kıt'alar çıkış noktası kumandanının emri altında bulunur.

Üç türlü iskele vardır: Yüzücü - Sabih -, Muhtelit, Sabit. Yüzücü iskeleler pek çabuk inşa edilebilirse de müstakir olmadıklarından hasılat az olur. Sabit iskelelerin inşası uzun zaman sürerse de ağır malzemenin süratle karaya çıkarılmasına müsaittirler.

3 — Boşaltma grupu:

Boşaltmanın çabuk yapılabilmesi için bu işe alışkın çok efrada ihtiyaç vardır. Bu çıkış noktası müfrezesinden ayrılır. Hususi bir gruptur. 15:20 kişilik bir grupun karada bir saatlik hasılası saatte 10 tondur. İşin kesilmeksizin devamını temin etmek için iki yedek grup ile beraber 45:60 kişi eder. Nakliye gemilerindeki boşaltma grupu da 15:20 kişidir. Yalnız nakil vasıtalarının harekâtından dolayı bunların bir yedek grup ilâvesile 30:40 kişi olması kâfidir.

Her nakil vasıtasına bir grup, her iki veya üç nakil vasıtasına bir romörkör verilir. Meselâ; bir taraftan 6 salapuryaya yük verirken diğer 6 yüklü salapuryayı karada boşaltmakta olan bir gemi için - yani 12 salapurya ile çalışan bir gemi - 2:3

romörkör ile gemi üzerinde 200:240, sahilde 300:360 insana ihtiyaç vardır. Bu vasıtalar verilirse azamî sürat ve devamlı iş temin edilir ki bu suretle saatte 60 ve 24 saatte 1440 ton boşaltılabilir.

İrtibat ve muhabere:

Her muhabere işinde olduğu gibi buradada irtibat ve muhaberenin iyi bir surette tanzim edilmiş olmasının büyük ehemmiyeti vardır.

Aralarında irtibat tesis edilecek unsurlar şunlardır:

1 — Deniz üstünde Harp gemileri, nakliye gemileri ve diğer nakil vasıtaları arasındaki irtibat ki, tamamen deniz sınıfına aittir.

2 — Karaya çıkarılacak kıtaatın muhtelif aksamı arasında tesisi icap eden irtibat ki, kara ordusuna aittir.

3 — Deniz ile kara arasındaki irtibat.

4 — Karaya çıkan kıtaat ile donanma topçusu arasında.

5 — Kara ve deniz kumandanlıkları arasında.

6 — Çıkış noktası kumandanile nakliye gemileri arasında.

Çanakkale seferinden şu dersler alınmıştır:

1 — Denizden gelecek olan bütün haberler karada tesis edilecek olan bir merkezde birleştirilmelidir. Bunun adına deniz rapor merkezi diyebiliriz. Karadan gelen bütün haberler de ordu tarafından tesis edilecek bir merkezde toplanmalıdır. Bunun adına da kara rapor merkezi diyebiliriz. Bu iki merkezin bir arada bulunması çok iyi olur. Zira bu suretle her iki sınıf kendisine ait hususî lisanı muhafaza eder. Bu lisanın daima birleştirilmesi müşküldür. İşte bir arada bulunan bu iki merkez ordunun dileklerini denize ve denizin dileklerini orduya tebliğ - Tabir caiz ise - tercüme hususunda faideli hizmetler görürler.

2 — Gemilerin ateş faaliyetlerinin telsiz telgraf ile tanzimi.

3 — Diğer muhaberat için telefon ve rasadi işaretler kullanılması.

4 — Geceleyin karaya asker çıkarırken mevzileri belli etmek tehlikesinden kurtulmak için rasadî işaretler kullanılmaması.

5 — Yer değiştiren kıt'alara refakat etmek üzere yan muhabere postaları tesisi.

6 — Karaya çıkılan nokta ile ileri sürülmüş deniz üssü arasında bir deniz kablosu vasıtasile muhabere tesisi. Deniz kuvvetleri kumandanı ile kara ordusu kumandanı arasındaki irtibat ve muhaberenin tesisi en mühimdir. Bu husus kara kuvvetleri kumandanının bizzat karaya çıkıncıya kadar amiral gemisinde bulunması en muvafık bir hal tarzıdır. Yekdiğerile irtibatta bulunmağa mecbur olan her kumanda makamının yerlerinde bulunmalarına ve yer değiştirmeğe mecbur oldukları takdirde nereye gideceklerini ve nerede bulunacaklarını bildirmelerine çok ehemmiyet verilmelidir. - Suvla - çıkarması esnasında IX. ingiliz kolordusu karargâhı ilk gün zarfında - Mondros - ta kalacak idi. Karaya çıkıldığı günün akşamı kolordu kumandanı Ceneral Stopford - Suvla - ya gitmek üzere Yonquil mayn tarama gemisine binmiş idi. Bu geminin bir kaza neticesi telsiz telgrafının işlememesinden ve başka bir vasıtadan istifade edilmesi bilinmediğinden kolordu kumandanı kıtaatile irtibatını kaybetmişti.

Karaya çıkarmada müstaceliyet sırası

taarruz yapacak olan bütün kuvvetlerin süratle çıkarılması lâzımdır. Kıt'a bunun için iyi tertip edilmiş, doğru ve maksada uygun bir surette tesbit edilmiş ve karaya çıkarılacak kuvvetlerin lüzumu derecesine göre tanzim edilmiş bir kademelenmeğe muhtaçtır. Bu müstaceliyet sırası zaman ve mekâna göre değişirse de yine bazı umumî kaideler söylemek mümkündür.

1 — Öncü:

Öncü çıkış noktasını zaptetmek ve müteakıp kademeler için burasını temin etmekle mükelleftir. Umumiyet itibarile öncü düşman ateşi altında, ihtimal ki geceleyin, alelekser de kayıklardan denize atlamak suretile karaya çıkar. Karaya çıktıktan

sonra sahilden az çok uzakta olan hâkim sırtlara kadar ilerlemek mecburiyetindedir, öncüyü teşkil eden kıtaatın hafif teçhizata mâlik olması ve ancak lâzım olduğu kadar erzak almaları icap eder. Öncü karaya çıkınca geniş bir cephe işgal eder. Bu vazifeyi ifa eden öncünün az zaman sonra karaya çıkacak olan büyük kısım ile birlikte taarruza iştirak edecek kudrette kalması şüphelidir. Pek müstesna hallerden maadasında öncü büyük kısım çıktıktan sonra ihtiyata alınır.

Öncüyü teşkil tarzı ile mevcudu hakkında umumî bir surette de olsa takribî bir şey söylemek mümkün değildir. Yalnız öncüye dağ veya sahra topçusu veya bunlardan her ikisinin verilmesi lâzımdır. Bu topçunun piyade ile ayni zamanda karaya çıkarılması behemehal lâzım ve mecburî değildir. Bilhassa geceleyin asker çıkarmada topçunun birlikte çıkarılmasına hiç lüzum yoktur.

Öncü piyadesi bundan başka cepane ve suya muhtaçtır. İngilizlerin « Suvla » harekâtında bu su meselesi mühim rol oynamıştır. Efrada su tevzi edilmişti. Fakat hava çok sıcak olduğundan efrat matralarını boşaltmışlar ve arkadan gönderilen su mavnaları da vaktüzamanile yetişemediğinden susuzluk büyük tesir göstermişti.

Öncünün muharebe ağırlıklarını da nazarı dikkate almak icap eder. Binaenaleyh öncüyü de iki kısma ayırmak lâzımdır.

1 — Kademe: Piyade, istihkâm, muhabere, sıhhiye ve tabiye vaziyeti lüzum gösteriyorsa bir kısım topçu ve tank.

2 — Kademe: Topçu, birinci kademenin muharebe ağırlığı, sıhhiye müfrezesi. Bu gibi karaya çıkarmalarda kullanılmak üzere « Debarkman » topları da düşünülmüş ve imâl edilmiştir.

1926 senesinde « Havr » daki Şinayder fabrikalarını erkânıharbiye mektebi ile ziyaretimizde bu topları ve tecrübelerini görmüştüm. Toplar çok hafiftir. 6,5 santimetre çapındadır. Bir kaç neferle sürülebilirler. Hafiflikten dolayı meyilli araziye dahi efrat vasıtasile çekilebilirler. Orduların kuruluşuna dahil olup olmadığını iyi bilmiyorum. Maamafih bunların umumî ordu ihtiyatı olarak malzeme halinde bulundurulması ve lüzumu ânında kıtaata ilhak edilmesi muhtemeldir.

Bundan sonra çıkarmalarda yüzücü tankları nazarı dikkate almak lâzımdır. Yalnız tanklar Miyyop bir silâh olduğundan karanlıkta yapılacak olan çıkarmalarda bunların kullanılabileceği şüphelidir. Şimdiye kadar bilinen, tanklar da kaidetən ilk kademe ile çıkarılmak istenmektedir. Telsiz tanklarının burada ifa edecekleri hizmet pek aşikârdır.

2 — Büyük kısım:

Büyük kısım düşmanın ateş tesirinden masun olarak çıkarılır. Büyük kısmın kendisine verilen hedefe hemen taarruz etmesi ve durmaksızın ilerliyebilmesi için kâfi vasıtalara malik olması icap eder. Fakat hemen taarruza geçmekle kâfi malzemeye malik olmak yekdiğerine zıt iki taleptir. Kâfi malzemenin hemen çıkarılması mümkün değildir. Fransızlar bu iki zıt talebin şu suretle telif edilmesini tavsiye ediyorlar. Büyük kısmı teşkil edecek kuvvetlerle, hareket ânında icap edecek erzak vesaire ve bunları taşıyacak nakil malzemesi tesbit edilmelidir. Bütün bunlar bir kül teşkil ederler. Bu külü hiç bir kademeye ayırmadan asgari bir zamanda süratle karaya çıkarmak için icap eden tedbirler alınmalıdır. Fakat bu kadar büyük bir kütlenin birden karaya çıkarılması için ne kâfi derecede romörkör, ne de diğer nakil vasıtaları ve ne de amele kuvveti bulunabilir. Diğer taraftan böyle karma karışık bir kütlenin çıkarılması, çıkarıldıktan sonra muharebe maksadına göre tanzimi güç bir iştir.

Bütün bu izahat düşman ateşi altında çıkarma işinin ne müşkül safhaları ihtiva ettiğini gösterir. İstikbal muharebelerinde hava kuvvetleri bu hususta çok büyük rol oynıyacaklardır. Emin bir hava hakimiyeti temin edilmedikçe bu işin nekadar talie tâbi bir keyfiyet olduğu aşikârdır. Topların menzilleri artmıştır. Çıkış noktasına hemen hâkim olan sırtların öncü tarafından zaptedilmesi bu noktayı müdafi tarafın yakın ateşlerinden koruyacak ve hattâ sahile hâkim gözetleme yerlerinin mütearrızın eline geçmesinden dolayı müdafi topçusu belki müessir ateş te yapamıyacak ise de balon ve tayyare gözetlemesile uzak mesafelerden ateş etmek imkânı yine mevcut olacaktır.

Donanma topçusunun faaliyeti

Donanma topçusunun iki vazifesi vardır:

1 — Çıkarmanın topçu ateşile hazırlanması, çıkış noktasının temizlenmesi, mukavemet yuvalarının ve düşman bataryalarının tahribi. Her gemiye bir vazife ve ateş mıntakası verilir. Teslih edilmiş nakliye gemileri de bu vazifeye iştirak edebilirler.

2 — Ordu topçusu karaya çıkıncıya kadar çıkarmayı ve ileri hareketi himaye etmek ve düşman ihtiyatlarının gelmesi mühtemel istikametlere mania ateşi ve müsait yerlerden yan ateşi yapmak.

Bu iş için kara ve deniz kumandanlarının beraber çalışarak deniz tapçusunun kullanılmasını itinalı bir tarzda tanzim eden bir plân vücude getirmeleri lâzımdır. Donanma topçusu yekdiğerine zıt olan bu iki vazifeyi aşağıdaki sebeplerden dolayı mükemmel bir surette yapamaz.

— Karada bulunan bir batarya mevziinin hattâ demirlemiş bir gemiden bir kara mevziinde olduğu kadar tam bir sıhhatle tesbiti mümkün değildir.

— En büyük harp gemilerinin bile oynaklığını daima göz önünde bulundurmak lâzımdır. Büyük bir gemi bile 34 santimetrelik toplarla bir yarım yaylım yaptığı vakit 2 : 3 derecelik bir yalpa yapar. Binaenaleyh müessir endirekt ateşi yapmak çok müşküldür.

İngiliz donanmasının Çanakkaleye karşı yaptığı taarruzda alınan neticeler bu hususta çok şayanı dikkattir:

5 - Mart - 1915 te ueen - Elisabeth - kaba tepe - açıklarında demirliyerek 14,000 metreden - Kilitbahir - istihkâmlarına endirekt atış yapmıştı. 38 santimetrelik toplarla atılan mermilerden bir iki isabet temin edilmiş ise de tesir pek ehemmiyetsiz olmuştu.

6 - Mart - 1915 te ayni gemi 19,000 metreden 8 mermi atmıştı. İngilizler bu 8 mermiden 5 inin hedefe isabet ettiğini tarassut ettiklerini söyliyorlar.

Fransızların Suffren gemisi tarafından 6 - Mart - 1915 te yapılmış olan keşfiyat neticesinde amiral Carden 7 - Mart - 1915 te şu suretle hareket etmişti: Lort Nelson, Agamemnun

boğaza girmişler ve 11,000, 13,000 metre mesafeden bütün toplarile - Kilitbahir - istihkâmatına taarruz etmişlerdi. 4 fransız kruvazörü de - Dardanoos - ve Anadolu ve Rumeli sahillerindeki bataryaları ateş altına alarak ingiliz gemilerini himaye etmişlerdi.

Taarruz saat 10,30 dan saat 16 ya kadar devam etmişti. Gaulois ya iki mermi isabet etmiş ve Nelson 8 isabet almıştı. Bu isabetlerden birisi su kesiminin altında idi. Agamemnun büyük çapta toplardan 8 isabet almıştı. Bu günkü taarruz neticesinde hiç bir türk bataryası tahrip edilememişti.

8 - Mart - 1915 te ueen - Elisabeth dört kruvazörle beraber Erenköy açıklarına gelmiş ve 38 santimetrelik 11 mermi atmıştı. Bunlardan da ancak bir tanesinin hedefe isabet ettiği tarassut edilmiştir. 1338 senesinde erkânıharbiyei umumiye tarafından neşredilen - Çanakkale muharebatı - ismindeki eserde bütün zayiatımız 4 zabit, 40 nefer şehit ve yaralı, 8 topun sakatlanmış ve bazı cepanelik ve kışlaların harabiyetile - Çanakkale - ve - Kilitbahir - in kısmen yanmasından ibaret olarak gösterilmektedir. Mütearrız donanmasının kuvveti ve sarfettiği mesai ile bu netice ölçülünce donanma topçusunun kara hedefleri için zannedildiği kadar tehlikeli olmadığı anlaşılır. Boğaz dahilindeki tabyalarda müttefikler donanmasile 15 : 17 kilometreden muharebe edilecek 5 uzun 35,5 luk ile 3 tane uzun 34 lükten ibaret bir topçu kuvveti bulunduğunu ve geriye kalan 70 toptan uzun 15 liklerin 9600, kısa 22 liklerin 7500 metrelik bir menzile mâlik oldukları da unutulmamalıdır.

— Gemi topları umumiyetle düz mahrekli olduklarından saklı bataryalara karşı isabet ihtimali azdır.

— Gemi topları mermileri daha ziyade delme kabiliyetini haiz olarak yapıldıklarından infilak kabiliyetleri zayıftır.

— Gemi cepaneliklerindeki mermi adedi mahduttur.

Binaenaleyh donanmaya vazife verirken bütün bu kayıtları göz önünde bulundurmak icap eder.

Hava kuvvetlerinin faaliyeti

- Çanakkale - çıkarması esnasında hava kuvvetleri büyük rol oynamamıştır. Fakat istikbalde böyle olmıyacaktır. Donan-

manın yapacağı topçu hazırlığile çıkarma esnasında donanmaya refakat edecek olan tayyare gemisinin tayyarelerile, alelâde gemilerle getirilmiş olan deniz veya hem kara ve denizden kalkabilen tayyarelere müracaat edilecektir. Alelâde şileplerde yapılan bazı tadilât sayesinde her gemide 4 : 6 tayyarenin taşınabileceğini harp tecrübeleri göstermektedir. İşte bu tayyareler sahil ile civarını, muvasala yollarını keşfedecekler sabit tahkimatı, sabit ve müteharrik bataryaları tesbit edecekler, müdafi kıtaatına bombalarla ve bazan makinalıtüfeklerle taarruz edecekler, donanma topçusunun ateşini tanzim edecekler ve seri bir irtibat unsuru olarak çalışacaklardır. Açıklardan gelecek düşmanın denizaltı ve denizüstü kuvvetlerini uzaklardan tarassut edecekler, mayn manialarını bulacaklardır. Av tayyareleri de bütün bu faaliyeti himaye edeceklerdir.

Bütün bu işlerin kara ve hava kumandanları tarafından müştereken tanzimi icap eder. Deniz hava kuvvetlerile karaya çıkan kıtaatın birbirile anlaşabilmesi için ordu ve donanmadaki muhabere sisteminin ayni olmasının ehemmiyeti meydandadır. Yoksa sırf denizcilik noktai nazarından yetişmiş rasıtların kara ordusunun istediklerini anlamaları mümkün değildir. Bu takdirde deniz tayyarelerile kara rasıtları uçurmak ve donanmaya kara ordusundan muhabereciler de vermek iktıza eder. Nakliye gemileri üzerinden yükselecek balonlardan donanma ateşinin tanzimi ve kontrolu hususunda istifade edilebilir. Eğer elde edilen deniz üssü bir uçuş meydanı tanzimine müsait ise kara topçusu sahile çıkıp faaliyete başladığı anden itibaren ordu hava kuvvetleri kullanılacaktır. Yalnız vaktinden evvel düşmanın nazarı dikkatini celp etmemek için hava keşifleri hususunda çok ihtiyatlı olmalıdır.

Sisleme :

Kıtaatın sahile yanaşmaları esnasında rüzgâr müsait olduğu takdirde sislemeden istifade olunabilir. Ve yanaşma kolaylaştırılır. Gerek tayyareler ve gerekse hususî vasıtalarla tam zamanında çıkış noktası önünde vücude getirilecek bir sis perdesi pek faidelidir. İngilizler Zeebruggeye karşı yaptıkları teşebbüste kendi gemilerinin yaklaşmasını alman bataryalarından gizlemek için sisten pek çok istifade etmişlerdir.

Aldatmalar:

Yapılacak aldatmalarla hakiki çıkış noktası hakkında son ane kadar düşman şüphede bırakılabilir. Bazı yerlerde gürünür şekilde Mayn taramak yahut tayyarelerle keşifler yapmak buralarda kuvvet bulundurmağa düşmanı icbar eder. Bu aldatmalar bazan meselâ fransızların - Beşike - limanında yaptıkları gibi bir nümayiş veya - Kumkale - ye yaptıkları gibi hakiki bir çıkarma derecesine varabilir.

Geri hizmetleri:

Karaya asker çıkarma harekâtının en müşkül kısmı budur. Büyük nehirlerden geçişte bile bu müşkülâtın bir az daha az olmakla beraber harekâtın cereyanı üzerine nekadar büyük tesirler yaptığını alman - avusturya ordularının 1915 senesi Sırbistan seferinin tetkikinden anlıyoruz. Tunadan geçtikten bir kaç gün sonra II. alman ordusu ikmal müşkülâtından dolayı harekâtını durdurmağa mecbur olmuştu. Şimal sahili kâmilen almanların ellerinde iken 1000 metre genişliğinde bir su maniinin ika ettiği müşkülât bu kadar büyük olursa sırf denizden yapılacak olan ikmal işlerinin arzedeceği güçlük kendiliğinden meydana çıkar.

İkmal hizmetinin müşkülâtını izah etmek maksadile - Çanakkaleye - çıkarılmış olan 30,000 kişilik fransız kuvvei seferiyesinin ikmal işlerinin tanzimi ve idaresi için fransızların sarf ettiği mesaiyi kendilerinin neşrettikleri vesaika istinaden arzetmeği faideli telâkki ettim. Bu suretle - Çanakkale - mukavemetinin kıymeti de tebarüz etmiş olacaktır. İstikbal için bundan büyük dersler alınabilir.

Fransızlar 30,000 kişilik bu ordudan başka 6 zırhlı, 4 kruvazör, 12 torpito ve bir sürü romörkör ve diğer gemilerin de ikmal işlerini tanzime mecbur idiler. Boş fıçıları demir potrellerle bir birine bağlanması suretile yapılan ve üzerlerine kalın kirişlerle döşemeler konulan sallar - Marsilya - da yapılan tecrübeler neticesinde faideli görülmüş ve Çanakkaleye gönderilmişti. Bu sallardan hayvanlar ve ağır malzemenin karaya çıkarılmasında istifade edilecekti. Fakat Çanakkaledeki su cereyanları

bu malzemeden düşünülen şekilde istifadeye mani olmuştu. Fakat bu sallar yanyana getirilmek suretile - Seddülbahirde - beş sabit iskele vücude getirilmişti. Salapuryalar, mavnalar buraya yanaşıyorlardı. İngilizler - Seddülbahir - de batırdıkları River - Glyde vapurile bir kaç iskeleyi fransızların emrine terk etmişler ve topçumuzun bombardımanından dolayı süratle karaya çıksın için bu iskeleler sırf efrada tahsis edilmişti. Bu vasıtalarla fransızlar 25 Nisandan 15 Mayısa kadar olan zaman zarfında 30,000 insan, 6200 hayvan, 1220 araba ve 40,000 ton malzemeyi boşaltmışlar ve 12,000 yaralı ile 600 esir de tahliye etmişlerdi. Gelen malzeme ve erzak o kadar çok idi ki kıtaattan alınan angaryalar bile kâfi gelmiyordu. Sahil bu karma karışık malzeme kümelerile dolmuştu. Anadolu sahilinden atılan bir mermi bunların bir kısmını tahrip ederek kargaşalığı arttırıyordu. Mayıs ortalarına doğru daimi bir plâj hizmeti tesis edilmek suretile bir az intizam temin edilmişti. Her gün 300 ton kadar malzeme ve erzak geliyor, yüzlerce ikmal efradı ve çok miktarda yaralı hep bu iskeleden geçiyordu. Bu mevsimde havalar çok müsait gidiyordu. Fakat hafif bir cenup veya cenubu garbi rüzgârı ortalığı alt üst ediyor, sallar oturuyor ve iskeleler birbirinden ayrılıyordu. Derhal bütün harekâtı durdurmak ve sahile çarparak parçalanmamaları için iskeleleri açıklara çekmek icap ediyordu. 1915 senesinde Nisandan Teşrinisaniye kadar büyük fırtınalar olmaması bir tali eseri idi. Çanakkalede bu fırtınalar pek sertti. Böyle kuvvetli bir fırtına olsa bütün bu malzemenin harap olması pek mümkündü. Bunların ikmali zamana mühtaç olduğu için kuvvei seferiyenin ikmal işleri pek büyük müşkülâta uğrayabilirdi. Halbuki karaya çıkmış olan ordunun yanında bir kaç günlükten fazla ihtiyat erzak yoktu. Harekâtın uzayacağını hisseden fransızlar Seddülbahirde küçük bir liman vücude getirmeyi düşünmüşlerdi. Evvelâ deniz efradı ve bilâhare istihkâm kıtaatının yardımı ile sahilden az uzakta batmış olan River - Glyde vapurundan sahile bir dalga kıran inşa ettiler. 25 Nisanda batmış olan bir ingiliz tarak gemisi denizden çıkarılarak bu dalga kıran temdit edilmiş ve küçük bir limancık vücude getirilmişti.

Denizaltı gemilerinin görülmesi ikmal işlerini büyük kargaşalıklara uğratmıştı. Bu anden itibaren nakliye gemileri yüklerini - Mondoros - ta boşaltmağa ve malzeme buradan - Seddülbahire - küçük vasıtalarla nakledilmeye başlandı. Mondorosta fransız deniz üssünün kumandanı Ceneral Baumann dı. Haziranda - Mondoros - ile - Seddülbahir - arasında bir deniz kablosu atılarak doğrudan doğruya muhabere temin edilmişti. Maamafih ingilizlerin - Kabatepe - ile - Bozcaada - ve - İmroz adaları - arasında tesis ettikleri kablo ile de irtibat temin etemk mümkündü.

- Mondoros - taki tesisat bidayette pek iptidai idi. Depolar adeta çadırlardan ibaret idi. Bilâhare barakalar inşa edilmiş ve iki nakliye gemisi sabih depo haline konulmuştu. Mısırdan, Yunanistandan ameleler getirilerek burada adeta bir küçük şehircik vücude gelmişti. - Mondoros - ta adeta Vali rolünü oynayan ingiliz amiralı Wemyss adada bir ingiliz, fransız ve yunan bankası bile tesis etmişti. Mondoros limanı büyük bir donanmanın barınmasına müsaitti. Limanın ağzı yekdiğerinden 800 metre aralıkla 20 metre irtifaında sabit bir ağla kapatılmıştı. 500 metre genişliğinde olarak bırakılan bir geçit geceleri kapatılıyordu. Seri ateşli toplarla ışıldaklar limanın müdafaasını ikmal ediyordu. Deniz üssü umum kumandanı amiral Wemyss eski - Avrupa - kruvazöründe bulunuyordu. Bu gemiye konmuş olan kuvvetli bir telsiz İngiltere ile muhabereyi temin ediyordu.

Ağustos ayında 200 geminin bu limanda toplandığı vaki olmuştur. Kuvvetli bir hava hakimiyeti temin etmeden bu gün böyle bir yığın vücude getirmenin doguracağı mahzurlar meydandadır. Yevmiye giden, gelen vapurların adedi 50 yi buluyordu. - Mondoros - dünyanın en faal limanı haline gelmişti.

Kıtaatın azimetinden sonra buradaki malzemenin tahliyesi için altı ay sarfedildiğini söylemek buraya nakledilmiş olan malzemenin çokluğu hakkında bir fikir verir.

Triumph ve Majestic gemilerinin torpillenmesinden sonra - Çanakkale - önünde ancak bizim donanmamıze hâkim olacak kadar kuvvet bırakarak bütün harp gemileri limana iltica ettiğinden nakliye gemileri için adeta yer kalmamıştı. Denizaltı

gemisi korkusundan dolayı büyük nakliye gemileri kıtaat ve malzemeyi - İskenderiye - ye çıkarıyorlar ve buraya çıkarılan efrat ve malzeme seri ve küçük vapurlarla - Mondoros - a nakledilıyordu. Fakat bu kadar gemi bulmak müşkülâtından dolayı büyük sıkıntılara uğranmış idi. Fransız kuvvei seferiye kumandanlığı karargâhı - Seddülbahir - de idi. - Seddülbahir - sabit bir ağ ile denizaltı gemisi taarruzlarına karşı himaye ediliyordu.

- Bozcaada - hava kuvvetlerine tahsis edilmişti. Fransız ve ingiliz tayyare kıtaatı burada vücude getirilmiş olan bir uçuş meydanından müştereken istifade ediyorlardı.

- Midilli - adasındaki - Yere - limanı anadolu sahillerini ablukaya tahsis edilmiş olan deniz kuvetlerinin limanı idi. Bu limanın medhali dar ve ivicaçlı idi. Binaenaleyh basit tedbirlerle denizaltı gemilerine karşı muhafazası mümkün idi.

Diğer taraftan Tavşan adaları arasındaki demirleme yeri müş'ir ağlarla himaye ediliyordu. Kuvvei seferiyenin ikmal işlerile muvazzaf romörkörlerle küçük gemiler buraya sığınıyorlardı. Kezalik fransız kuvvei seferiyesi için su taktir etmekte olan Gharb vapuru da burada dururdu. Temmuz bidayetinde - Çanakkaleye - gelmiş olan monitorlar da buraya gelmişlerdi.

Seddülbahir demirleme yerinin sabit tesisatı yok idi. Ağlarla mücehhez kayıklardan mürekkep iki grup daimi olarak bu himaye vazifesini ifa ediyordu.

Fransızların Canada, Tehad, Trouin - Duguay namindaki üç gemisi - Seddülbahir - önünde duruyordu. Bunlar adeta seyyar hastahane rolünü ifa ediyorlardı. Bilâhare beş hastane gemisi daha ilâve edilmişti. Bunlar da yetmediğinden alelâde yolcu gemilerinden hastane gemisi halinde istifade edilmek mecburiyeti hâsıl olmuştu.

Su meselesi çok büyük rol oyniyordu. Gelibolu yarım adasında su yoktu. - limni - adasında bu noktai nazardan kâfi değildi. Mümkün olduğu kadar az su sarfedilmesi kuvvei seferiyeye emredilmişti. Yevmiye 100 ton suya ihtiyaç vardı. Schamrook, Gharp vapurları mütemadiyen su taktiri ile meşgul bulunuyorlardı. Bundan başka Will de Rabat vapuru her hafta

Selânikten 500 ton su getiriyordu. Jules - Henri vapuruda donanmanın muhtaç olduğu suyu temin ediyordu. Bütün bunlar da kâfi gelmediğinden su işini daha iyi tanzim etmiş olan ingilizlere müracaata mecburiyet hâsıl oluyordu. Chasseloup - Laubot namındaki eski kruvazör - Tolon - da bir taktir fabrikası haline getirilip temmuz nihayetinde Çanakkaleye gelinciye kadar su işi tamamen halledilememişti. Fransız kuvvei seferiyesinin umumi işleri için 10 yolcu vapuru ve 5 şilep tahsis edilmişti. Cepane nakliyatı diğerlerine takdim ediliyordu. Haftada üç defa Marsılyadan Mondorosa sevkiyat yapılıyordu. Bundan başka et nakliyatı için soğuk hava mahzenlerine mâlik 2 vapur vardı. 4 kömür gemisi de donanmanın kömür ihtiyacını temin için mondoros ile Kardif arasında mekik dokuyordu. Muntazam olan bu nakliyat hizmetinden başka müstacel bazı ahval için yapılan nakliyatın da ardı arası kesilmiyordu. Kuvvei seferiye için kiralanan gemilerin adedi asgari 24 iken bu miktarın 41 re kadar çıktığı vaki olmuştu. Devlete ait nakliye gemileri bu hesaba dahil değildir.

Fransız deniz ticaret filosu bu vaziyet karşısında adeta aciz kalmıştı. Sefer uzadıkça kış tedariki görmek icap etmişti. Kışın fena havalar nakliyatı durdurabilirdi. Bunun için üç aylık erzak ile 7,5 santimetrelik toplar için 100,000, diğer ağır toplar için de bu nisbette mermi ve piyade cepanesinin yarım adaya nakline karar verildi. Ağustosta yevmiye yalnız Seddülbahire çıkarılan yük miktarı 348 tonu bulmuştu. Eylûlde bu miktar 450 tona çıkmıştı.

Kış mevsiminde havaların fenalığı düşünülerek - Seddülbahir limanının daha mahfuz bir hale getirilmesi düşünülmüş ve 7 ve 9 İkinciteşrinde eski Massena kruvazörü ile Saghalin gemisi liman ağzında oturtulmuştu.

30,000 kişilik bir kuvvei seferiye için hava ve deniz kuvvetleri pek zayif bir devlet karşısında sarfedilen bu mesai dikkatle tetkike değer bir mevzudur. Zaman geçer, hadiseler tekerrür eder. Biz istikbal için Çanakkale seferinden büyük istifadeler, çok kıymetli dersler çıkarabiliriz. Denizaltı gemisi ve tayyarelerin ve seri deniz harp vasıtalarının çıkarmalara karşı

ne mühlik bir silâh olduğu ve istikbal harplerinde daha mütekâmil bir şekil alacak olan bu vasıtaların ne büyük rol oynıyacağı pek açık olarak görülüyor.

Tahliye :

Tahliye karaya asker çıkarmadan daha müşkül bir iştir. Iztırari bir ric'at halinde efradın kuvvei maneviyesi bozulmuştur. Zabtürapt Sarsılmıştır. Düşman ateşi ve tazyiki altında bu hareketin sükûnet ile icrası çok zordur. Vaktü zamanile ted - bir almak icap eder. Kıtaat sahile yakın bir yerde mümkün ise takip eden düşmanın sahili görmesine mani olacak sırtlarda bir mukavemet mevzii işgal etmelidir. Denize doğru çıkmış kara parçaları bu noktai nazardan pek müsaittir: Deniz haki - miyeti de elde olunca yanlardan donanma vasıtasile çekilmeyi himaye etmek kolaylaşır. Fransızlar 1830 Cezayir seferinde bunu düşünerek (Seyit Ferruh) yarım adasını derhal tahkim etmişlerdi.

Bu gibi vaziyetlerde Donanma mürettebatı maneviyatı iti - barile kara ordusuna faik olduklarından inzıbat tesisi hususunda bazan fazla sertlik bile göstermeğe mecbur kalırlar. 17 ve 18 İkincikânun 1809 da ceneral Moore kıtaatının (Corogne) yi tahliyesi esnasında İngiliz donanması efrat ve zabitanın gösterdiği faaliyet sayesindedir ki, bu kıtaat muhakkak bir felâketten kurtulmuştur.

Tahliyeler ihtiyari olur veya ıztırari ahvalde vaziyet mü - saade ederse geceleyin yapılmalıdır. Fakat bunun için çok dikkatli hazırlıklara ihtiyaç vardır. İngiliz ve Fransızların Çanakkale tahliyeleri bu hususta bir örnek teşkil edecek kadar mü - kemmeldir.

145,000 insan, 15,000 hayvan ile muhtelif çapta 400 küsur topun Türk ordusunun nazarı dikkatini celbetmeden tekrar gemilere bindirilmesi muazzam bir iş idi.

Anzak mıntakasında ceneral Birdwood ın plânı üç safhayı ihtiva ediyordu.

Evvelâ uzun bir müdafaa için lüzumu olmıyan efrat, malzeme ve hayvanatın tahliyesi. Bundan sonra birkaç günlük bir müdafaa için lâzım olmiyan aksamın tahliyesi. Havaların bo-

zulması halinde tahliyenin yapılamaması düşünülerek böyle bir tedbir alınması zaruri görülmüştü. En nihayet son zamana kadar muhafaza edilen malzemeyi ya tahrip veya terkederek geriye kalan kıtaatın tahliyesi.

Birinci safha, 10 Birincikânuna kadar devam edecek idi. İkinci safha için on gece hesap edilmişti. Üçüncü safha ise mümkün olan süratle yapılacak idi. Türk ordusunun nazarı dikkatini celp etmemek için ne denizde ne karada mutat olan hayatın değişmemesi emredilmişti.

10 Birincikânunda üç İngiliz kruvazörü (Kabatepe) deki Türk bataryalarına ateş etmişlerdi. 12 Birincikânunda Suffren ve République (Kefalo) limanında demirlemişlerdi ve Türk ordusunun ciddi bir taarruzu halinde kara ordusuna yardım etmek üzere hazır bulundurulmuşlardı. Diğer gemiler her günkü vazifelerile meşgul olmuşlardı. Hava kuvvetleri düşmanın nazarı dikkatini celp etmiyecek surette Türk hava kuvvetlerinin keşif yapmasına mâni olmuşlardı. Havanın güzel gitmesi harekâtın icrasını kolaylaştırmış, hattâ evvelce hesap edilen zamandan iki gün evvel bitmiş idi. 18 Birincikânun sabahı Anzak da 10,000 insan ve 22 top, (Suvla) da 10,000 insan ve 15 top kalmıştı. Halbuki bu iki mıntakada 90,000 insan ile 196 top vardı.

Ay, bedir halinde idi. İngilizler bunun mahzurdan ziyade faidesi olduğunu düşündüler. Filhakika bizim tarafta şimdiye kadar bir emare sezilmediğinden böyle aydınlık bir gecede düşmanın büyük bir şey yapacağı hele Çanakkaleyi tahliye edeceği düşünülemezdi. Hava da hüsnü tali eseri olarak hafif sisli idi. Deniz çok sakin idi. Geriye kalan bu efrat ta 18:20 geceleri zarfında vapurlara bindirildi. Saat 21 den itibaren sahile 14 büyük nakliye gemisi, iki eski kruvazör, iki kruvazör, yüzden fazla motorlu salapurya ve romörkör toplandı. Bu vesait burada mevcut kuvvetin iki mislini nakledecek vaziyette idi. Her iki tahliye noktasında bulunan ümeradan birer deniz zabiti harekâtı tanzim ve idare ediyorlardı. (Anzak) tahliye noktasındaki zabitin emrinde 12 muhrip ve top çeker, (Suvla) dakinin emrinde ise iki kruvazör, büyük bir monitör ve müteaddit hafif

gemiler vardı. Lüzumu halinde Hellas mıntakasını bombardıman etmek üzere iki büyük monitör ile bir kruvazör açıkta idi. Fakat gemiler lüzum hâsıl olmayınca ateş açmamak emrini almışlardı.

Arızalara karşı her türlü tedbirler alınmıştı. Her tahliye noktasında geriye kalan efradı almak üzere iki muhrip bırakılmıştı. Birçok romörkörler de yolunu şaşırmış efradı toplamak üzere muhtelif noktalara taksim edilmişti. Kazaya uğrıyan gemilere yardım etmek üzere bir tahlisiye vapuru hazır bulunuyordu. 4 motorlu salapurya seyyar hastane halinde ihzar edilmişti. Çok miktarda sıhhiye eşhas ve malzemesine mâlik 25,000 yatak yaralılar için hazırlanmıştı. 19 - 20 gecesi herşey bitmiş ve 20 Birincikânun saat 4,30 da terk veya tahrip edilen malzemeden başka (Suvla) ve (Anzak) da bir tek nefer kalmamıştı ve biz de bu hareketi sezememiştik.

Şimal mıntakasının tahliyesile umumî bir tahliye ihtimali hakkında ordumuzun nazarı dikkati celbedilmiş olmasına rağmen cenup mıntakası da tahliye edilebilmiştir. Hava kuvvetlerinin bugünkü inkişafı karşısında tahliye bu kadar kolay olmıyacaktır sanırım.

Bütün bu izahattan çıkarma işinin nekadar müşkül ve kâfi vasıtalarla kuvvetli azmü iradeye ve iyi sevkü idareye mâlik bir müdafi karşısında ne büyük tehlikelerle dolu bir hareket olduğu meydana çıkar...

